

Cláusulas contractuales de carga y descarga

Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea
Profesor de Derecho Marítimo (UPC)
Octubre 2003

Toda cláusula relativa a pactos sobre operaciones de carga y descarga contiene o suele contener dos estipulaciones al tiempo, a saber¹:

- a) Quién tiene a su cargo la obligación de ejecutar por sí o por otros las operaciones de carga y descarga y quien corre con los gastos de la ejecución de tales operaciones.
- b) Dónde se produce la recepción o entrega de la carga y por lo tanto dónde empieza y termina la obligación de custodia del cargamento.

Estas cláusulas pueden dividirse en las siguientes categorías:

- a) Cláusulas para transporte común.
- b) Cláusulas para transportes especiales.

a) **Cláusulas para transporte común.** Estas cláusulas pueden dividirse en:

A.1) CONDICIONES BRUTAS -"GROSS TERMS"

A.2) CONDICIONES NETAS - "NET TERMS"

Para la interpretación de las diversas cláusulas habrá que estar en primer lugar la definición que sobre tales cláusulas se establezca en los contratos, y en su defecto a los usos y costumbres de puerto. A falta de costumbre se estará al significado ordinario de las palabras y en su defecto una cláusula que extienda la obligación del fletador más allá de lo que establece el art. 619 deberá entenderse en sentido estricto sin que quepa la analogía y viceversa.

En consecuencia, la interpretación de los términos que a continuación se expone, se realiza a falta de acuerdo expreso sobre su interpretación y de uso ó costumbre en contra.

a.1) CONDICIONES BRUTAS- "GROSS TERMS"

¹ Ver por todos RUIZ SOROA, J.M.: *"Manual de derecho del Transporte Marítimo"*, ed. Gobierno Vasco, 1986, págs. 205 y ss.

En este tipo de cláusulas y con carácter general:

el fletante tiene a su cargo la obligación de ejecutar por sí o por otros las operaciones de carga, estiba, trimado, etc. Y desestiba y descarga, estando comprendido dentro del flete el coste de tales operaciones.

Asimismo, el cargamento se recibe al costado del buque en el puerto de carga y es entregando en el muelle en el puerto de descarga, corriendo el fletante con los riesgos de tales operaciones y teniendo la custodia del cargamento desde la recepción al costado hasta la entrega al costado.

Las cláusulas más usuales en este sentido son:

1. **Liner terms:** Este término significa textualmente "condiciones de línea" y en consecuencia indica en sentido amplio cualesquiera condiciones que se apliquen en los buques de línea o a cargamentos parciales que operen es este régimen. Frecuentemente y entendido el termino en su significado estricto, éste significa que el cargamento se recibe al costado del buque y se entrega al constado del buque corriendo el fletante con los gastos y los riesgos de la carga, estiba, etc., desestiba y descarga. El uso de este término es frecuente en los buques delinea en que se cargan pequeñas partidas siendo absolutamente imposible que cada embarcador utilice su propio estibador para el embarque y desembarque de las mismas. En algunas ocasiones las cláusulas "liner terms" se suele entender con otro significado diferente, a saber: El cargamento es recibido por el fletante al costado del buque siendo el armador el obligado a la ejecución de las tareas de carga y/o descarga y corriendo con los riesgos de la operación. Sin embargo, una parte de los gastos, concretamente los gastos de carga, son soportados por el embarcador abonando el armador exclusivamente los gastos de estiba y trincado y el receptor los gastos de descarga. Esta falta de claridad hace poco recomendable el uso de la cláusula.

2. **C.O.P (Custom of the Port).** El termino significa que las operaciones quedan sometidas a las "costumbres del puerto". Frecuentemente utilizada la a para mercancías destinadas a puertos árabes (Argelia, Egipto) implican generalmente un uso local equivalente al anterior (asumiendo el fletante todos o parte de los gastos y riesgos según los puertos).

3. **Berth terms:** El concepto "berth terms" es equivalente al "liner terms" y se suele utilizar frecuentemente en los fletamentos tramp.

4. **Under derrick.Sous palan. Bajo puntal. Sotto paranco:** Bajo esta cláusula el armador recibe el cargamento en la vertical del puntal del buque (o de la grúa si se contratan grúas de tierra), efectuando por su cuenta y riesgo las operaciones de carga y estiba entregando la mercancía en la vertical del puntal (o grúa se emplea grúa de tierra) en el puerto de descarga. En la práctica, la cláusula es similar a las anteriores y su interpretación de acuerdo con los usos y costumbres de algunos puertos puede variar atendidas las circunstancias.

5. **(F.A.S) Free alongside ship** (libre al costado del buque). Esta cláusula es similar a la anterior. La obligación del embarcador se completa cuando el cargamento ha sido entregado debajo de los puntales del buque (o grúa de tierra si así se efectúa). Los costos posteriores de cargar, estibar y trimar, son por cuenta del armador. Asimismo, el cargamento se devuelve debajo del puntal del buque terminando ahí la obligación de custodia por parte del fletante.

a. 2) CONDICIONES NETAS O "NET TERMS"

En este tipo de cláusulas, la obligación del fletante se reduce a la estricta de transporte marítimo recibiendo y entregándose la mercancía a boro y siendo por cuenta del fletador todos los gastos y riesgos de la ejecución de operaciones de carga y descarga.

1. **Cláusula FOB** (free on board): referida a condiciones de carga y descarga en un contrato de fletamento, la cláusula F.O.B significa:

a) que el fletador tiene a su cargo la obligación de ejecutar por sí o por otros las operaciones de carga y estiba, pagando si es preciso, los costos de ejecución de tales operaciones y corriendo con sus riesgos.

b) que la entrega o "traditio" de la mercancía se produce a bordo del buque una vez que el cargamento queda situado en las bodegas, comenzando por la obligación de custodia por el fletante.

2. **FD (free discharge):** Este término significa:

a) Que el fletador tiene a su cargo la obligación de ejecutar por si o por otros las operaciones de descarga y desestiba, abonados sus gastos y corriendo con el riesgo de tales operaciones.

b) que el cargamento se entrega dentro de las bodegas del buque en el puerto de descarga, terminando allí la obligación de custodia para el fletante.

3. FIO (free in and out): Esta cláusula se puede considerar la suma o adición de las dos anteriores, es decir:

a) el fletador tiene a su cargo la obligación de ejecutar por si o por otros las operaciones de carga, estiba, desestibó y descarga, asumiendo su costo y riesgo.

b) El traspaso de la posesión del embarcador al fletante se produce a bordo del buque en el puerto de carga y la entrega en destino se produce, asimismo, del fletante al receptor, en la bodega del buque en el puerto de descarga.

Especial atención debe prestarse al utilizar estos términos, ya que, las cláusulas que delimitan la prestación del fletante con relación a la carga y descarga deben entenderse en un sentido estricto (a falta de uso) y no se extienden a lo que expresamente no se manifiesta: así, si no se dice expresamente que la estiba es por cuenta del fletador (free stowage), esta será por cuenta del fletante.

4. FIOS (free in and out stowed):

Esta cláusula, similar a la anterior, tienen por objeto aclarar las posibles dudas sobre quien corre con los gastos y responsabilidades de la colocación del cargamento dentro de las bodegas. Como ya se ha dicho, las cláusulas que delimitan la responsabilidad del fletante con relación a las operaciones de carga y descarga, deben ser entendidas en sus términos más estrictos. De aquí que alguna decisión jurisprudencia tienen manifestado que la operación que específicamente no se excluye o limite será en todo caso por cuenta del fletante. Consecuentemente, esta clausura es igual a la de FIO pero aclara que la estiba o colocación de la mercancía en las bodegas es por cuenta y riesgo del fletador.

5. FIOST (free in and out stowed and trimmed):

Al igual que la anterior, esta cláusula tiene por objeto especificar con mayor detalle las operaciones que son por cuenta del fletador para evitar que su no especificación perjudique al fletante. Este tipo de cláusula se utiliza expresamente para graneles que necesitan un trimado, nivelación o paleo dentro de las bodegas para abarrotarlas y colocar el cargamento en condiciones de una buena navegación.

6. FIOSTLSD (free in and out stowed trimmed lashed secured and dunnaged):

Al igual que la anterior, tienen por objeto especificar sin que haya lugar a dudas cuales son las operaciones que son por cuenta del fletador, ya que de no manifestarlo y a falta de uso serian por cuenta del fletante las operaciones no especificadas.

CLÁUSULAS DE CARÁCTER MIXTO

Este tipo de cláusulas vienen a llenar determinadas necesidades del tráfico marítimo. Así, tenemos las siguientes:

1. FILO (free in liner out):

Esta cláusula es muy usual en las mercancías que se transportan de países europeos a Egipto, Irán y, en general a países de esta zona, en donde existan congestiones portuarias que impiden ordinariamente a los embarcadores pactar condiciones de plancha o correr con los gastos del puerto de descarga. En virtud de esta cláusula:

a) El fletador tiene a su cargo la obligación de ejecutar por sí o por otros las operaciones de carga y estiba en el puerto de carga pagando si es preciso y corriendo a su riesgo tales operaciones. El armador o fletante se obliga a ejecutar, por si o por otros, las operaciones de desestiba y descarga en el puerto de destino, corriendo a su cuenta y riesgo tales operaciones.

b) La mercancía se entrega a bordo en el puerto de carga y se recibe en el muelle al costado del buque en el puerto de descarga.

2. FIO COP (Free in and out customs of the port):

En general, y dependiendo del uso resulta muy similar al FILO.

3. LIFO (Liner in free out):

Esta cláusula es la opuesta a FILO.

CLAUSULAS QUE SEPARAN RIESGOS Y GASTOS

Frecuentemente en los fletamentos de línea regular se establecen cláusulas del siguiente tenor:

"La mercancía será cargada y/o descargada por los armadoras efectuándose tales operaciones a cuenta y riesgo de los fletadores".

Este tipo de cláusula trata de deslindar, por una parte quien se compromete a ejecutar las operaciones de carga y descarga (el armador o fletante) por cuenta del tercero, y donde se produce el traspaso de la posesión del cargamento (a bordo del buque). Su utilización da lugar frecuentemente a complicados problemas de legitimación.

b) Cláusulas para tráficos especiales

I) Tráfico de contenedores. Se suelen utilizar las siguientes cláusulas:

Puerta/Puerta. El embarcador entrega el contenedor (previamente recibido por el porteador) en sus almacenes, una vez cargado por su cuenta y riesgo, efectuara la entrega o traspaso de la posesión del cargamento al del embarcador al porteador en el almacén de origen. El porteador transporta el cargamento containerizado por su cuenta y riesgo desde el almacén de origen entregándolo al receptor en el almacén de destino siendo por cuenta y a riesgo del receptor las operaciones de descarga del cargamento desde el contenedor.

FCL (Full container load). La cláusula FULL CONTAINER LOAD, (FCL) inserta en un conocimiento de embarque suele ser bastante habitual y nos indica que se trata de un transporte de puerta a puerta (house to house) y quienes han sido de los distintos agentes que intervienen en el transporte, los responsable de la carga o consolidación de la mercancía dentro del contenedor. En este sentido cuando nos hallemos con esta cláusula entenderemos que el contenedor ha sido llenado/consolidado en el domicilio del cliente, es decir, el contenedor es retirado del depósito por el exportador o fabricante, el cual realiza la estiba de las mercancías por su cuenta y riesgo, entregando el contenedor cerrado y generalmente precintado al transportista quien lo entregará al

receptor que será el encargado final de desconsolidar la mercancía en su propio almacén.

La citada cláusula ha sido ampliamente tratada por nuestra jurisprudencia menor, por cuanto es de vital importancia a fin de poder establecer y definir responsabilidades en un siniestro de daños en la mercancía, respecto a las características de dicha cláusula se pronuncia a título de ejemplo la AUDIENCIA PROVINCIAL DE VIZCAYA en sentencia de fecha 29/06/2001:

“Del conocimiento de embarque es trascendental la cláusula FCL/FCL, contenida en el mismo, full container load, significando que el transporte lo es "de puerta a puerta" (house to house), con obligación del naviero de entregar en el almacén del destinatario el contenedor en el que se encuentra la mercancía.”

A mayor abundamiento la propia AUDIENCIA PROVINCIAL DE VIZCAYA se pronuncia en sentencia de fecha 9 de septiembre de 1.999

“Es más, resultan incluso más verosímil la hipótesis de la recurrente de que pudo ser que la actora no hubiese enviado tanta mercancía como declaró, a tenor de las menciones en el conocimiento de embarque (folio núm. 41 de autos) del tipo de servicio FCL/FCL (que según certificado de La Cámara de Comercio Industria y Navegación de Bilbao folio núm. 127 de autos significa que era el comerciante y no el buque el responsable del empaquetado y desempaquetado dentro del contenedor)”

LCL (Less than container load). Bajo esta modalidad el embarcador deposita las mercancías en un depósito o almacén diferente al propio (normalmente una terminal de contenedores) para su transporte en el contenedor. La mercancía se considera entregada en tal almacén siendo por cuenta del armador o fletante el empaquetado o estibado de la mercancía dentro del contenedor, y entregando asimismo la mercancía en otro depósito en el puerto de destino (normalmente una terminal de contenedores), siendo por cuenta del armador el desempaquetado o desestiba del cargamento dentro del contenedor.

II) Buques ro-ro y lash. En relación con este tipo de cargamentos, habrá que estar a los pactos existentes en las condiciones de transporte, que cambiarán de acuerdo a la mercancía transportada (caso de ro-ro

dependerá de que el cargamento sea cargado con medios de a bordo o sean vehículos acompañados de conductores).

Con relación al sistema LASH, se suelen utilizar cláusulas similares a las generales, solo que referido el embarque a la gabarra, que se considera buque porteador a todos los efectos.

III) Petroleros y buques tanque. En los buques tanque, lo ordinario es que la mercancía se bombee desde las instalaciones de tierra a través de líneas de tubos conectadas con mangueras a los "manifoles" o distribuidores del buque. Da ahí al cuarto de bombas donde el Primer Oficial u Oficial de Guardia distribuye la a diversos tanques. A la descarga, el buque utiliza sus propias bombas para descargar a los tanques de tierra por medio de mangueras conectadas.

Todo pacto sobre carga y descarga en buques petroleros y en general de carga líquida, se hace teniendo en cuenta estos hechos. Así, por ejemplo, la cláusula la póliza INTERTANKVOY 76 establece:

"La carga será cargada dentro del buque a cuenta, riesgo y peligro de los fletadores en lo que se refiere a las conexiones permanentes de las mangueras del buque solamente, y será bombeada del buque a cuenta, riesgo y peligro del buque en lo que se refiere a las conexiones permanentes de mangueras del buque solamente. Las mangueras para la carga y descarga serán colocadas por los fletadores o, a opción de los fletadores, por las armaduras a cuenta y riesgo de estos.

El buque proveerá sus bombas y la fuerza motriz necesaria para descargar en todos los puertos donde las operaciones así lo permitan, así como el personal necesario; si las regulaciones de tierra no permiten fuego a bordo y es necesario vapor para efectuar la descarga, los fletadores suministrarán vapor por su cuenta".

IV) Grano. Se utilizan las cláusulas generales. La póliza GRANVOY de la BIMCO permite las siguientes alternativas:

- a) GROSS TERMS.
- b) FIXED PRICE (Gross terms efectuando los fletadores las operaciones da un precio fijado pagado por el fletante).
- c) FREE IN - STOWED.
- d) FREE IN INCLUDING TRIMMING.
- e) FREE IN EXCLUDING.

f) FREE OUT.